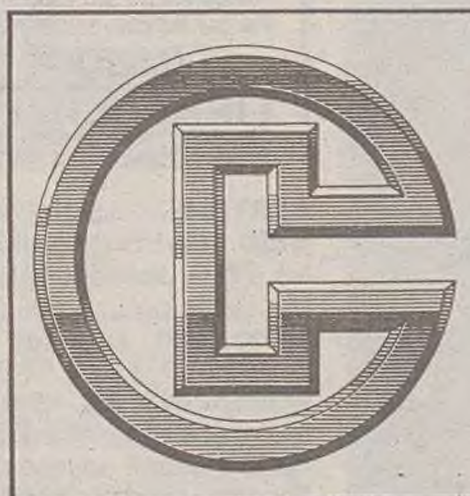
Supplemento al n. 124 de «Il Piccolo» del 28 maggio 1992

AUTO NOTIZIE

INSERTO MENSILE DEL
CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE



15 *IN QUESTO NUMERO*

SPECIALE L'USATO A TRIESTE

Nella foto una Mercedes 300 CE 24 valvole disponibile alla Concessionaria Mercedes Benz F.lli Nascimben, zona industriale Noghere SS 15, tel. 232277.

IN COLLABORAZIONE CON
crt CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE

A CURA DELLA SPE - SOCIETÀ PUBBLICITÀ EDITORIALE

AUTO NOTIZIE

C3147

L'USATO A TRIESTE

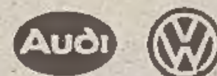


ALPINA
Basovizza - tel. 226600
Via del Ronco - tel. 577553
HYUNDAI
INNOCENTI
VETTURE GARANTITE FINO A 12 MESI

BERTONE SUPERCABRIO 100 Hp meravigliosa, P600, accessoriatissima, anticipo L. 1.590.000, saldo con rate da L. 289.000.
ROVER 213 SE 1300 cc motore Honda 3 valvole, ruote speciali accessoriatissima, anticipo L. 990.000 saldo con rate da L. 175.00.
LANCIA PRISMA 1.6 tetto apribile originale, accessoriata, hi fi, gommatissima anticipo L. 990.000 saldo con rate da L. 175.000.
OPEL CORSA 1200 5 porte 5 marce, stupenda, accessoriatissima, ruote speciali, anticipo L. 890.000 saldo con rate da 159.000 mensili.
MATRA MURENA 1600 coupé 3 posti, vera supercar da intenditori, splendida, vendesi anticipo L. 690.000 saldo con rate da 234.000 mensili.
FIAT 126 Ultimo tipo catalizzato solo 10 mila km, ultraperfetto, accessoriato, vendesi anticipo L. 690.000 saldo con rate da L. 100.000.
RENAULT SUPERCINQUE 5 marce, bellissima, accessoriata, hi fi, vero affare, vendesi anticipo L. 690.000 saldo con rate da L. 125.000.
SEAT RONDA GL 1.2 motore tipo Fiat, 5 marce, revisionata a nuovo, bellissima, vendesi anticipo L. 490.000 saldo con rate da L. 104.000.
SEAT MARBELLA 900 GLX 5 marce, lussuosa, accessoriata, hi fi, vendesi anticipo L. 590.000 saldo con rate da L. 138.000.
ALFASUD ULTIMO TIPO 1.3 SC 5 marce, accessoriata, gommattissima, vendesi anticipo L. 590.000 saldo con rate da L. 90.000.
ROVER METRO 1000 cc bellissima, vero affare, anticipo L. 590.000 saldo con rate da L. 85.000.
FIAT REGATA 70 interno nuovo, condizioni perfette vendesi anticipo L. 690.000 saldo con rate da L. 100.000 mensili.
SEAT FURA (Fiat 127 ultima serie) 900 cc bellissima, vendesi anticipo L. 490.000 saldo con rate da L. 80.000.
INNOCENTI MINI 1000 cc ottimo stato, tagliandata vendesi anticipo L. 390.000 saldo con rate da L. 80.000.
ALFA ROMEO ARNA 1200 5 marce, meravigliosa vendesi anticipo L. 300.000 saldo con rate da L. 80.000.

antonio srandi
CONCESSIONARIA FIAT
Sistema Usato Sicuro
VIA FLAVIA 120 - Tel. 281166

FIAT PANDA 750 YOUNG colore bianco anno 90 km. 9000 unico prop. 12 mesi garanzia.
FIAT PANDA 750 CL colore bianco anno 87 unico propr. 3 mesi garanzia.
FIAT TIPO 1100 DGT colore bianco anno 91 unico propr. 12 mesi garanzia.
FIAT CROMA CHT 2000 colore grigio scuro met. anno 89 unico propr. 12 mesi garanzia.
LANCIA THEMA I.E. 16 V TURBO colore grigio scuro met. climatizzatore abs cerchi in lega anno 89 12 mesi garanzia.
LANCIA DELTA LX colore grigio met. anno 86 tetto apribile 3 mesi garanzia
AUTOBIANCI Y10 1300 GT I.E. colore bianco anno 90 sedili alcantara, cerchi in lega, chek panel, tetto apribile, 12 mesi garanzia.
AUTOBIANCHI Y10 FIRE colore rosso anno 90 unico propr. 12 mesi garanzia.
AUTOBIANCHI Y10 colore visone met. anno 89 unico propr. 12 mesi garanzia.
VOLKSWAGEN PASSAT 1800 GLI colore grigio scuro met. abs e servosterzo anno 90 12 mesi garanzia.
RENAULT 25 TX colore azzurro met. anno 87 radio e tetto apribile 3 mesi gar
PEUGEOT 405 1.6 SRcolore bianco anno 88 12 mesi garanzia.
SAAB 9000 TURBO 16 colore grigio scuro met. abs tetto apribile e climatizzatore

autosalone catullo


Via Fabio Severo, 30
Tel. 350851

ALFA 164 T SPARK 2.0 grigio met. 1989 6 mesi.
AUDI COUPE' abs aria condizionata nero lava 1991 6 mesi.
LANCIA THEMA 16 V clim. alcant. blu met. 1989 6 mesi.
Y10 FIRE LX vari modelli 88-89-90 6 mesi.
DEDRA 1.8. IE clim. full optional grigio met. 1990 6 mesi.
MERCEDES 190 Earia cond. ve ta 5 m grigio met. 1986 6 mesi.
FIAT TIPO DIGIT 1.4 verde met. 1989 6 mesi.
OPEL KADETT 1300 GLS bianca 1985 6 mesi.
IVECO TURBO DAILY 35-10 cassone ribaltabile trilaterale 1985 6 mesi.
PANDA DANCE 900 azzurro met. 1989 6 mesi.
AUDI 80 TA SUPER bianco 1990 6 mesi.
AUDI 80 1600 grigio met. 1986 6 mesi.
GOLF GTI ta ve cerchi lega digit bianco 1987 6 mesi.
GOLF GL 1600 CABRIO grigio met. 1989 6 mesi.
RENAULT 5 SC 950 verde met. 1988 6 mesi.

autosandra "DOC"


Via Flavia
Tel. 829777

FORD TAUNUS 1.3 rossa marciante 88.000 originali 900.000.
RENAULT 9 GTC bellissima '84 grigio met. 73.000 originali gommata unico proprietario 2.300.000.
A. ROVER METRO ARX serie limitata bicolore, gommata 60.000 km. garanzia 4.800.000 dilazionabili.
RENAULT 11 TSE bianca, bellissima 77.000 km. originali cerchi lega 4.000.000 senza anticipo.
LANCIA PRISMA 1.5 cel. met. '83 ottimo stato gommata chilometri originali, 3.000.000 senza anticipo.
VW GOLF GL 1.6 5 p. canna fucile perfetta, inurtata unico proprietario garanzia 8.000.000.
SEAT IBIZA SXI 1.5 rossa, bellissima, 37.000 originali 2.600.000 contanti resto rateale.
VW GOLF GL 1.6 2 p. t.apr. 67.000 km. originali arg. met. unico proprietario garanzia 9.500.000.
HONDA CIVIC 1.6 recentissima, perfetta, a.c. 45.000 km. originali prezzo interessante, dilazioni.
LANCIA THEMA 16v. recente perfettissima, clima, gommata, arg. met., garanzia, 22.000.000 dilazioni.
ROVER 820 STERLING '89 30.000 originali, clima, t.a., sedili el. cerchi lega perfetta, garanzia, 22.000.000 dilazioni.
A.R. 75 TWIN SPARK 2.0 rosso, bellissimo, perfetto carrozzeria meccanica, unico proprietario, 15.800.000.
RENAULT 21 GTS bianco recente perfetto inurtato gommato 10.000.000 minimo acconto.
RANGE ROVER bianco accessoriato, gomme nuove, qualsiasi prova 70.000 km. originali eventuale permuta.
LANCIA DELTA 1.6 I.E. GT bianca perfettissima gommata garanzia 2.000.000 contanti resto dilazionabile.
LAND ROVER 90 TD perfetto, unico proprietario, recentissimo, 14.000 originali, garanzia, eventuale permuta.
ROVER 213 S-SE perfette, nostri clienti, garantite vari colori, prezzi scontatissimi minimo acconto.

CARUST

Via Caboto 22
Tel. 820484

ALFA ROMEO 33 TI 1500 grigioverde met. '89 10.000.000 gar. 1 anno.
ALFA ROMEO 33 S 1300 bianco '88 9.000.000 gar. 1 anno.
ALFA ROMEO Q.O. 1500 bronzo met. '86 5.000.000.
ALFA ROMEO 33 I.E. 1700 bianco freddo '89 11.500.000 gar. 1 anno.
ALFA ROMEO 75 CARB. 1800 bianco '86 10.000.000.

Continua a pag. IX

IL PRESIDENTE TURELLO

L'intervista

La regione? In decollo

«Non siamo tagliati fuori: il sistema viario ora guarda anche a Est»

Avvocato, politico di razza, attento conoscitore della realtà regionale, Vinicio Turello da Bicinicco sta dando un'impronta e un'immagine manageriali all'ente pubblico che sta guidando. La sua giunta è stata formata a tempo di record (se consideriamo le altre realtà locali italiane) e fra gli obiettivi primari ha quello di portare il Friuli-Venezia Giulia all'appuntamento con l'Europa.

Presidente, cosa manca al nostro sistema viario (autostradale e non) per agevolare l'afflusso turistico e migliorare i collegamenti commerciali e industriali?

Quali nuove strutture e vie sono dietro l'angolo?

«Quando si ragiona di grandi collegamenti viari e direttrici internazionali di trasporto, è necessario sempre partire da due concetti di fondo: la posizione strategica attuale e di prospettiva di un territorio e la capacità di progettare per il lungo periodo. Mi pare che la Regione Friuli-Venezia Giulia abbia risposto positivamente e concretamente a questi due presupposti. Fin dalla sua nascita la Regione aveva individuato nella realizzazione delle grandi infrastrutture di collegamento una delle sue battaglie prioritarie: bisognava assolutamente eliminare l'isolamento in cui l'estremo Nord-Est italiano si era venuto a trovare nel dopoguerra, "tagliato fuori" com'era sia dal resto del Paese che in un certo senso (per strade, ferrovie e aeroporti) finiva praticamente a Venezia e sia, cosa allora ben più ardua — anche per la situazione politica internazionale —, dall'Europa centrale e orientale. Con un grosso impegno di progettualità e di finanziamenti da parte dello Stato e della Regione e, mi si lasci sottolineare, con una lunga e paziente opera di sollecitazione della Regione nei confronti del governo e con una proficua opera di collaborazione con le realtà a noi vicine, ora siamo a buon punto».

«Dobbiamo aiutare i vicini sloveni»

«Ora dobbiamo concentrare la nostra attenzione principalmente sul miglioramento del sistema viario dei nostri vicini orientali, aiutarli a modernizzare le comunicazioni perché, se vogliamo svolgere davvero quel ruolo di cerniera tra l'Europa occidentale e orientale e sud-orientale, non dobbiamo nemmeno soffrire l'inadeguatezza delle infrastrutture degli altri, soprattutto dei nostri vicini più prossimi. Per fortuna, quella lungimiranza di cui ho accennato all'inizio ha fatto sì che di fronte alla nuova realtà europea del dopo comunismo, del ritorno al libero mercato e dell'indipendenza della Slovenia e della Croazia, il Friuli-Venezia Giulia si è trovato preparato, con progetti solidamente avviati. Già da anni, grazie all'ottima collaborazione con la vicina Slovenia, ci siamo battuti per la costruzione delle "bretelle" autostradali Gorizia-Prevallo e Trieste-Prevallo, entrambe in costruzione con il diretto apporto italiano. Ora la Regione è impegnata a sostenere il progetto della costruzione dell'autostrada Lubiana-Maribor-confine della Slovenia con l'Austria e l'Ungheria, un tronco autostradale che sarà un fatto fondamentale della direttrice verso l'Ucraina e la Russia. Per questo progetto la Regione sostiene una forma di autofinanziamento dell'impresa con una concessione (per 35 anni) della riscossione dei pedaggi alla società che realizzerà il tratto, quindi senza il ricorso a fondi pubblici. Il Friuli-Venezia Giulia è direttamente interessato nei numerosi progetti di collegamento Est-Ovest che sono stati individuati e appoggiati dall'Iniziativa centro-europea, l'ex "esagonale".



”

I buoni benzina? Una loro estensione territoriale mi sembra improponibile

«Per ritornare invece al nostro più stretto ambito regionale, anche qui dobbiamo affrontare alcune situazioni non più rinviabili. Ormai avviati a conclusione gli ultimi lavori per la "saldatura" del porto di Trieste con la rete autostradale ed egualmente in costruzione anche il raccordo autostradale Pordenone-Conegliano, la nostra attenzione deve andare soprattutto al miglioramento della rete stradale in montagna. In primo luogo penso alla statale della Val Degano ormai al collasso, poi al miglioramento dei collegamenti da Tolmezzo sia verso il Passo di Monte Croce Carnico che verso il Passo della Mauria, come pure alla statale della Valcellina, dove pure sono in corso lavori».

Una struttura «super partes»

I decreti Ruffolo-Conte sull'inquinamento ambientale danno un ruolo particolare agli Enti locali. La nostra Regione cosa ha fatto sino ad ora? E quali progetti ha per «dare una mano» ai Comuni più interessati al problema (come Trieste)?

«E' necessario riconoscere che l'attuazione dei decreti governativi in materia di inquinamento atmosferico procede con parecchie incertezze dovute principalmente alle diverse competenze che nel settore ricadono sugli Enti locali e sulle Usl. La Regione come tale non ha un ruolo diretto che invece spetta soprattutto ai Comuni. Di fronte a questa situazione e soprattutto con il progressivo accentuarsi dell'inquinamento atmosferico con punte particolarmente alte registrate lo scorso inverno nel centro triestino, l'Amministrazione regionale, interpretando le indicazioni dei due decreti del maggio dello scorso anno (il primo sui criteri della raccolta dei dati sulla qualità dell'aria e il secondo sui piani regionali della qualità dell'aria), ha comunque preso alcune iniziative. La direzione regionale dell'ambiente ha promosso una serie di contatti con i quattro Comuni capoluogo e le Usl per verificare la possibilità di dare vita a una struttura "super partes" in grado di permettere un efficace coordinamento, di individuare le effettive competenze. La necessità di un coordinamento a livello regionale mi sembra indubbia anche per individuare le varie zone del territorio del Friuli-Venezia Giulia che possono presentare situazioni di inquinamento ambientale di allarme e di rischio. Stiamo operando su questa linea in modo da essere pronti per la prossima stagione invernale».



”

La vettura dei miei sogni? E' quella che possiedo. Ma quella vecchia Fiat 600...

Le aree maggiormente urbanizzate annoverano fra le carenze più evidenti quella dei parcheggi. La Regione intende promuovere (per esempio, con finanziamenti mirati e con crediti agevolati) lo sviluppo di box e posti-auto oppure delega il tutto ai singoli enti locali? In Giappone non si può acquistare una vettura se non si dimostra di avere a disposizione un rimessaggio opportuno...

«Anche in questo specifico settore — in cui è intervenuta la legge Tognoli — la Regione non è direttamente coinvolta, ma ha espresso il proprio parere al ministro per le aree urbane ed attualmente gli uffici competenti sono impegnati a rivedere gli standard urbanistici per fare in modo che i nuovi piani regolatori siano adeguati alle esigenze dei centri urbani maggiormente coinvolti dall'aumento del traffico. Anche riguardo all'opportunità — indubbiamente giustificata — di dotare le nuove costruzioni di box e posti macchina è indispensabile una precisa ed adeguata normativa nazionale che poi — ovviamente se vi saranno i mezzi finanziari necessari — potrà essere ulteriormente sostenuta dalla Regione».

Come giudica l'assegnazione attuale dei cosiddetti «buoni benzina»? Bisognerebbe estenderla o ridurla?

«Il giudizio non può che essere positivo e i benefici della benzina agevolata si sentono in tutta la fascia confinaria. Se per estensione si intende un aumento della dotazione di buoni, credo che nessuno tranne il ministero delle Finanze si rifiuterebbe, anzi. Se invece si pensa a un'estensione territoriale, non credo che il governo potrebbe accogliere questa richiesta. L'agevolazione venne assegnata per limitare i danni della concorrenza della benzina a più basso costo nell'ex Jugoslavia. Ora mi pare difficile sostenere questa necessità anche per gli automobilisti che risiedono ai confini con il Veneto che non vanno certo in Slovenia a fare il pieno».

Presidente, la città del futuro sarà senza auto?

«Penso proprio di sì, soprattutto se dovesse proseguire l'attuale trend dell'automobile. Anche se non si può prevedere quando, è ipotizzabile un'ampia chiusura dei centri delle grandi città accompagnata da un servizio di trasporto pubblico finalmente efficiente. Ma non possiamo nemmeno dimenticarci che lo sviluppo della tecnologia dell'auto potrà riservarci soluzioni nuove con auto completamente "pulite"».

«Considero l'auto strumento di lavoro»

Quale rapporto ha con quella che è stata definita la «dea del Duemila», ovvero la macchina? Quando non deve usare l'auto di servizio preferisce guidare personalmente o delega qualcun altro?

«Guidare mi piace, anche se non sono un patito dell'automobile. Quando non devo usare l'auto di servizio mi muovo con la mia: la considero uno strumento di lavoro».

Che vettura possiede e che tipo di macchina potrebbe essere quella dei suoi sogni?

«Possiedo una Saab 900 Turbo. La macchina dei miei sogni? Direi proprio che è quella che possiedo».

Ma è proprio vero che la prima automobile non si scorda mai?

«Per me certamente: era una Fiat 600, avevo ancora il foglio rosa e sono finito contro un muro. Come potrei dimenticarla?».

r. c.

AUTO NOTIZIE

COMMENTO

La nicchia contesa

La guerra? Si vince a colpi di nicchia. Le Case per l'estate '92 hanno proposto una raffica di spider e coupé, integrali e sedici valvole. E le vendite di questi particolari sotto-segmenti sono andate alle stelle: si parla addirittura di un'impennata del 20 percento.

Dunque, l'auto passa di record in record. Nel primo quadrimestre sono state vendute quasi un milione di vetture; e gli ultimi mesi sono da primato assoluto. Anche a Trieste i dati sono eccezionali: nei primi quattro mesi del '91 vennero immatricolate 5.313 vetture, nel corrispondente periodo di quest'anno le targhe sono arrivate a quota 5.798.

Perchè tanto interesse? I motivi sono economici ma anche psicologici: si va dalle promozioni a raffica delle Case (sia per i modelli nuovi sia per quelli meno freschi e sprovvisti di catalizzatore) al ritorno sulla scena del diesel, ora chiamato «pulito», dopo essere stato demonizzato per tanto, troppo tempo.

In effetti, la prossima introduzione della marmitta catalitica sta invogliando molti utenti a rinnovare il «parco auto». C'è un solo rammarico: che il settore dell'usato sia entrato in una fase delicata. Ma il concessionario serio (e previdente) lo si vede proprio in questi frangenti: il cliente «strangolato» sull'usato è un cliente potenzialmente perso per il prossimo futuro.

Volano naturale dell'attuale «boom» è stato anche il recente Salone di Torino che ha sottolineato la validità della «teoria delle nicchie» e dell'importanza del design. Spider e coupé non sono certo delle novità per il mondo delle quattro ruote, ma hanno avuto il potere di riproporre l'auto in tutta la sua freschezza ed essenza, facendo riassaporare il gusto puro della guida. Il successo è stato l'ovvia conseguenza.

Auto notizie

LA FORD ORION 1.8 A SEDICI VALVOLE

Il motore «cattivo»

Berlina elegante e comoda, ma grintosa (105 i cavalli)



Molto piacevole la linea a tre volumi della Orion («sorella» della Escort) e molto curati gli interni (sia la selleria sia gli altri allestimenti).

Il suo puntó di forza? Il motore. Uno dei più generosi e anche dei più «cattivi» della sua categoria. Ma questa vettura e il suo propulsore hanno due facce: sanno trasformarsi all'occorrenza in un binomio sportivo o in una coppia tranquilla. Stiamo parlando della Ford Orion 1.8 a sedici valvole, una macchina fra le più riuscite della nuova generazione. A vederla sembra una pacata tre volumi adatta alla famiglia più calma, ma questa Orion del '92 dà il grande piacere di guidare. Parliamo subito del prezzo nella versione Ghia: poco più di venti milioni.

La grinta del motore è tale da non metterlo in soggezione di fronte ai nuovi e più costosi propulsori giapponesi plurivalvole. E una parte del merito di questo exploit tecnologico va al cambio e ai suoi rapporti razinoalmente scalati.

Ma entriamo nel dettaglio: il motore da 1.796 cc sviluppa 105 cavalli (ma la Ford ha un altro propulsore sella serie Zeta, pronto a erogare 130 cavalli), ha ovviamente le sedici valvole e dispone di una marmitta catalitica a tre vie con sonda lambda (l'obbligo di tale strumento è previsto per il prossimo anno, ma la casa ha preferito offrirlo ai suoi clienti già da questi mesi).

Il motore, inoltre, ha l'iniezione multipoint e il cambio a cinque rapporti. Naturalmente, la trasmissione è anteriore. Il tutto consente a questa berlina sportiva di sfiorare i 190 orari, con un consumo medio, dichiarato dalla Ford, i 8,2 litri per i classici cento chilometri. E poiché siamo in tema di cifre, sarà bene ricordare che l'accelerazione da 0 a 100 viene effettuata in dieci secondi. I consumi sono contenuti grazie al coefficiente aerodinamico molto ardito: 0,32.

Qualche appunto? Uno va al design: l'avremmo preferito più «caratterizzato». L'altro alle linee del cruscotto, anch'esse non molto personali. Insomma, i «nei» non vanno né alla meccanica, né alla parte telaistica né al comfort. Quest'ultimo semmai, è degno di nota, anche per l'adeguata (e ben rifinita) selleria. Le sospensioni annullano ogni effetto di rollio in frenata e in accelerazione e nello stesso tempo assorbono buona parte delle asperità. L'impianto frenante è buono, ma consigliamo (visto il costo contenuto) anche il sistema antibloccaggio (Abs) previsto come optional. E' di serie, invece, la pratica idroguida (il servosterza).

In definitiva, si tratta di una vettura ideale per la famiglia, anche perché il bagagliaio può ospitare ben 500 litri di valigeria ed è uno dei più capienti della categoria. Non resta che provare questi 105 cavalli senza il vizio della sete.

SICUREZZA SULLE STRADE

Importanti i «ripetitori di stop»

Poco diffusi in Italia - L'arte della buona frenata

ROMA — Per frenare un veicolo in marcia — o meglio per farlo «bene» — non basta premere sul pedale giusto. Anche la frenata, come ogni manovra di guida, può diventare una tecnica raffinata. Lo sanno bene i guidatori di rally, per i quali frenare è un'arte indispensabile. Senza giungere ai virtuosismi dei piloti, ogni guidatore dovrebbe conoscere alcune regole affinché questa manovra, apparentemente così banale, sia insieme sicura e confortevole.

La prima norma dovrebbe essere quella dell'anticipo, un buon guidatore cerca sempre di prevedere il più possibile le situazioni. Un utile strumento per «anticipare» la frenata è dato dai «ripetitori di stop»: una o due luci rosse della stessa intensità degli «stop», situate sul lunotto posteriore o sui montanti di questo e azionate assieme agli «stop». In una colonna di auto consentono di vedere la frenata non solo del veicolo che precede immediatamente, ma anche di veicoli lontani e quindi di cominciare a frenare in anticipo.

Già diffusi in altri Paesi, in Italia cominciano solo ora a fare la loro comparsa su vetture d'importazione, quasi sempre giapponesi.

TAGLI

Manager nel mirino

DETROIT — La General Motors continua nella sua opera di riorganizzazione e dopo i drastici tagli occupazionali riduce anche i suoi top managers. Stavolta a fare le spese della recessione che attanaglia ancora il settore automobilistico, sono stati due «Vip» della casa di Detroit, Alan Smith vicepresidente esecutivo per il marketing e Lloyd Reuss, ex presidente.

Da giugno gli stipendi di 4.500 dirigenti della Honda verranno pagati in base a valutazioni di merito stabilite di anno in anno e non ai classici criteri di categoria e anzianità. Lo ha anticipato a Tokyo un portavoce della Honda che ha parlato di revisione strutturale della filosofia aziendale di valutazione dell'apparato manageriale.

Precisando che anche il sistema usato finora consente aumenti e tagli di stipendio, il portavoce ha tuttavia sottolineato la «flessibilità» della definizione di un compenso in base a valutazioni di puro merito.

Per i prossimi tre anni, ha assicurato il portavoce, non ci saranno tagli di sorta, e i criteri di merito verranno stimati sulla base dei salari attuali, ma a partire dal quarto anno lo stipendio di base verrà fissato esclusivamente sulla scorta delle abilità personali.

ANCHE A TRIESTE IL RISVEGLIO DEL SETTORE

L'inchiesta

Bentornato diesel!

Demonizzato, oggetto di ostracismo politico, penalizzato, incompreso e criticato: ecco il quadro del motore a ciclo diesel. Eppure sta rialzando la testa. Il motivo? Finalmente il governo ha tolto il balzello del superbollo (almeno per i prossimi tre anni). Il mercato ha reagito subito e ha premiato quelle Case che in Italia hanno continuato a credere nell'opzione-gasolio.

A risvegliarsi prima sono stati i segmenti medio-alti, quelli, cioè, a cui guardano i grandi macinatori di chilometri (rappresentanti di commercio, dirigenti d'industria...).

E a Trieste? La situazione locale è effettivamente atipica: oltre al superbollo, a «uccidere» il settore ci hanno pensato i buoni benzina e ovviamente i prezzi vantaggiosi della «super» slovena. Il diesel, insomma, ha sempre dovuto procedere in salita. Ma dai primi dati giuntici dai concessionari risulta che il risveglio del motore a gasolio è avvenuto anche da noi. Anche se i numeri sono ancora «timidi».



La Peugeot 605 SV dt Plus, un esempio di propulsore a gasolio «pulito» dell'ultima generazione abbinato a un vero salotto viaggiante.

Insomma, bentornato diesel. Eppure il motore inventato cent'anni fa da Rudolf Diesel è da qualche tempo al centro di una vera e propria campagna denigratoria. E' demonizzato soprattutto perchè produce fumo nero e particolati, non tenendo conto che ciò che fa veramente male alla salute sono l'ossido di carbonio, l'ossido di azoto e gli idrocarburi incombusti. Il diesel produce emissioni nocive, ma inquina molto di meno di un propulsore a benzina. Inoltre, è ancora «giovane» e i progressi tecnologici di cui ha beneficiato in questi ultimi anni sono lontani dall'aver esaurito il suo grande potenziale. Quali gli obiettivi della ricerca? Il miglioramento del rendimento volumetrico, l'uso di turbocompressori a geometria variabile e l'iniezione a regolazione elettronica. Oltre naturalmente all'eliminazione «assoluta» di ogni forma di inquinamento.

La ricerca è attiva anche nel campo dei materiali: leghe leggere, plastiche rinforzate e soprattutto materiali ceramici. Proprio quest'ultimi sono al centro di studi avanzati proprio a Trieste.

Già adesso, comunque, il motore a ciclo diesel consuma il 17 percento in meno di un suo «collega» a benzina di pari prestazioni. E inoltre è già stato raggiunto e superato il «tetto» dei 50 cavalli/litro, con una potenza specifica da propulsore a benzina.

Quali le Case che si sono impegnate maggiormente in questa ricerca? La lista è effettivamente lunga, ma potremmo citare, per esempio, la Peugeot, la Mercedes e anche lo stesso gruppo Fiat.

Il diesel supererà e soppianterà la benzina? Incontrastato «re» del trasporto commerciale e industriale, oltre che della nautica (anche per motivi di sicurezza), ha bisogno solo di un maggiore impegno da parte dei singoli governi (e quindi, di conseguenza, da parte delle singole aziende costruttrici). Intanto, non ci resta che dire: bentornato diesel!.

STORIA
L'eredità di Rudolf

La sua morte fu un «giallo» che appassionò l'opinione pubblica. Rudolf Diesel, inventore dell'ormai celebre propulsore, scomparve misteriosamene nel Mare del Nord nella notte del 29 settembre del 1913. Con un battello si recava da Anversa a Londra, dove era atteso per l'inaugurazione di una fabbrica dei suoi motori a Ispwich, ma alla mattina non lo trovarono più.

Nella cabina dell'inventore c'era ancora l'orologio d'oro che pendeva dalla parete.

Ma non era finita: alcuni giorni dopo dei pescatori olandesi trovarono sulla spiaggia un cadavere: fecero opera di sciacallaggio rubando gli oggetti dalle tasche e poi restituirono il corpo al mare.

Ebbene, quegli oggetti furono riconosciuti molto tempo dopo dal figlio di Rudolf, ma non si seppe mai se fu delitto o suicidio. Comunque negli ultimi tempi il geniale inventore era stato costretto a un lungo ricovero in clinica per un esaurimento nervoso.

Nato nel 1870 a Parigi da genitori bavaresi, studiò a Monaco e lì ebbe la «folgorazione», quando un docente gli spiegò che i motori a vapore trasformavano in energia meccanica solo il 10 percento del calore prodoto.

Nel gennaio dell'87, ormai ingegnere, presentò il monocilindro alimentato a petrolio, costruito secondo il principio che è alla base appunto di quello che in seguito venne chiamato «ciclo diesel». Con una potenza di 30 cavalli consumava 238 grammi di carburante per cavallo/ora. Rudolf era riuscito a ottenere una quantit di energia considerata sino ad allora impensabile.

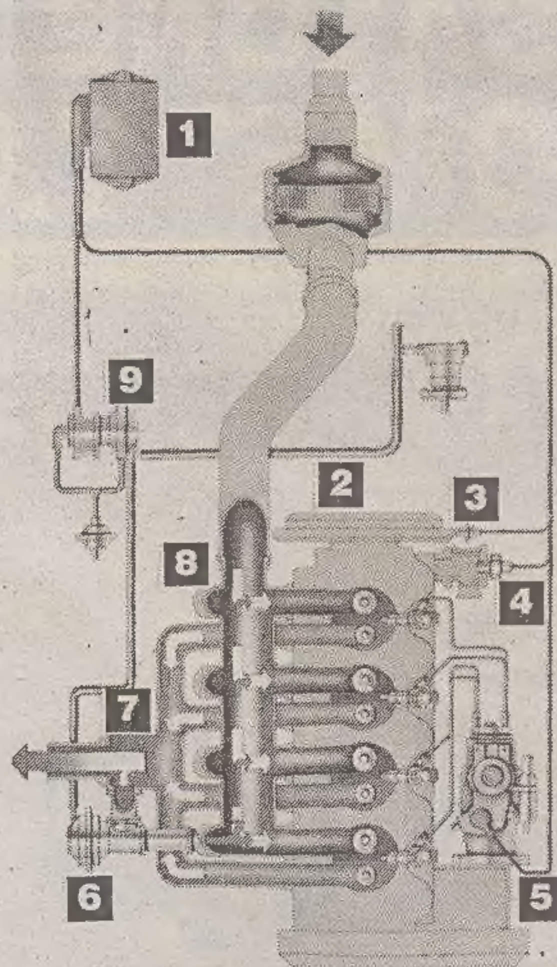
LA STRADA CHE PORTA AL GASOLIO

Ma quel motore è eterno

I quattro punti di forza di questo propulsore fino ad ora «tartassato»

La valvola EGR

(Per ridurre gli ossidi di azoto)



1 Centralina elettronica **2** Pompa a depressione **3** Sensore giri motore **4** Sensore temperatura acqua **5** Sensore acceleratore **6** Valvola EGR **7** Collettore di scarico **8** Collettore di aspirazione **9** Valvola a solenoide di controllo EGR

Ma quali sono i punti di forza di questo particolare propulsore ancora tutto da scoprire? Potremmo sintetizzare il tutto in quattro realtà: consumo ridotto, affidabilità e longevità eccezionali, ecologia, e infine prestazioni in ascesa costante.

Consumo ridotto. Gli stessi fondamenti tecnici del diesel e cioè l'alto rapporto di compressione, il rendimento termodinamico alto, una miscela ricca d'aria e povera di combustibile, gli danno un vantaggio determinante a livello di economicità: ogni goccia di carburante è utilizzata, e nel migliore dei modi. Il paragone fra i consumi normalizzati (90 all'ora, 120 all'ora, ciclo urbano) dei veicoli equipaggiati rispettivamente con motori a benzina o diesel, rivela che, a prestazioni identiche, il diesel consuma (come abbiamo già sottolineato) ben il 17 percento in meno del «collega» a benzina.

Bisogna anche ricordarsi che in una prova effettuata nel normale ciclo urbano, con una partenza a freddo che meglio rappresenta le condizioni reali di utilizzo, il diesel ha consumato addirittura il 35 in meno.

Da un'indagine risulta che il «tasso annuo di guasti» delle versioni diesel è del 50 percento più basso rispetto a quelle a benzina.

Affidabilità e longevità eccezionali. Un'inchiesta condotta tutti gli anni in Germania dall'Adac (l'organismo che si occupa del soccorso stradale) permette di paragonare il «tasso annuo di guasti» fra le versioni diesel e benzina di una vettura dello stesso modello: qualunque sia la marca il tasso delle versione a benzina è del 50 percento più alto di quello della versione a gasolio.

E la longevità? E' senza dubbio proverbiale. Ne sanno qualcosa i tassisti. Si va in media da 250 mila a 300 mila chilometri. Ma in molti casi si sono registrate «vette» addirittura impensabili per i motori a benzina. Questo propulsore a gasolio, infatti, presenta la particolarità di funzionare a regimi di rotazione relativamente bassi, e di essere protetto da un regolatore contro il fuorigiri. Inoltre, il suo basamento, il suo albero motore, la sua testata, i suoi pistoni sono progettati e costruiti per essere in grado di sopportare le forti pressioni create nei cilindri da un rapporto di compressione particolarmente alto.

Ecologia. E' un propulsore «pulito» per sua natura. E' a miscela povera («learn burn»), con ridotte emissioni di ossido di carbonio (dieci volte inferiore alla media dei veicoli a benzina attuali), di ossido di azoto e di idrocarburi incombusti (quattro volte di meno). Sono livelli di emissioni molto vicini a quelli dei veicoli con motori a benzina provvisti di catalizzatore a tre vie.

Prestazioni. Dal 1960 la potenza specifica (cioè relativa a un litro di cilindrata) è passata da 27 a 38 cavalli (naturalmente sul diesel aspirato). Questa potenza è stata fortemente incrementata grazie alla sovralimentazione. E adesso ha superato i 50 cavalli/litro. Insomma, il diesel ha la grinta necessaria per conquistarsi un meritato «posto al sole». Nonostante tutte le difficoltà che gli sono state create sul suo cammino.

Auto notizie

SAAB 900 EP CABRIO E MAZDA MX-5 IN PASSERELLA

Spider, sale la febbre

Due vetture dal carattere aggressivo ma dal design molto elegante





Nella prima foto la Saab 900 ep Cabriolet «full optional» di serie e sotto la compatta ed elegante Mazda MX-5. (Italfoto)

E' arrivata la bella stagione. Basta con le macchine chiuse, calde e ormai invivibili sotto il sole cocente dell'estate, e largo all'alternativa: la cabriolet. L'aria di spider si inizia a respirare lungo le strade triestine vedendo le fiammanti vetture tirate a lucido e finalmente fuori dal garage. La febbre di cabriolet inizia a salire vertiginosamente e, allora, per cercare di sanarla la cura migliore è passare dal concessionario e dar sfogo alla propria passione. Ce n'è per tutti i gusti e per tutte le tasche. Andiamo quindi a conoscere due allettanti proposte diversificate per portafogli e utilizzo.

La prima è una chicca da intenditori. Parliamo della Saab 900 ep Cabriolet Top disponibile nella versione normale a 50 milioni e mezzo, e nella versione lusso a 52 milioni di lire. Questo modello caratterizzato dall'originalità del design si offre al mercato con l'importante novità costituita dal motore duemila a sedici valvole con turbina a bassa pressione. Un propulsore che sviluppa 145 cv con una coppia notevole. Permette a bassa velocità di poter usufruire di una potenza supplementare quando diventa realmente necessaria: sia durante i sorpassi, sia in salita a vettura molto carica.

Il nuovo propulsore Saab consente di viaggiare in modo molto più rilassato, con minore utilizzo del cambio e nel pieno rispetto della natura grazie al ridotto consumo di carburante e alle emmissioni dello scarico decisamente più pulite. Abs, interni in pelle, aria condizionata, sedili riscaldati, marmitta catalizzata e quant'altro si possa desiderare da una vettura di questa classe sono di serie. Nella versione lusso, inoltre, il rivestimento in pelle interno è dello stesso colore della capote e della carrozzeria. La versione top è equipaggiata pure con volante e pomello del cambio in pelle e con inserti in radica. I palati fini e i perfezionisti non potranno dire di non essere soddisfatti...

Per circa una ventina di milioni in meno (33.320.000 e il prezzo di listino), si può optare per un'altra spider di tutto rispetto: la Mazda MX-5, meglio nota come «Miata». Una cabriolet dalle dimensioni ridotte e destinata soprattutto al traffico cittadino. La sua agilità (fornita dal razionale telaio e dal motore 1600 a 16 valvole in grado di erogare la bellezza di 115 cavalli), la linea accattivante e decisamente sportiva l'hanno resa un gioiello meccanico ricercatissimo dal pubblico giovane. La disposizione dei comandi all'interno dell'abitacolo favorisce una perfetta comunicazione «macchina-pilota». Grazie alla leva del cambio con corsa breve, per cambiare marcia basta un breve movimento del polso; lo sterzo è diretto e garantisce un controllo perfetto in curva e su ogni tracciato: l'acceleratore è posizionato in modo da favorire la guida «punta-tacco». Per una guida sportiva e divertente, quindi, non c'è di meglio.

Lettere di AUTONOTIZIE

La posta dei nostri lettori deve essere inviata al Consorzio concessionari auto, piazza Scorcola 1 - Trieste.
Le lettere non devono essere più lunghe di 30 righe (a sessanta battute). Ogni mese sceglieremo le più significative. Gli argomenti: consigli, testimonianze, "grane" riguardanti il mondo delle quattro ruote.

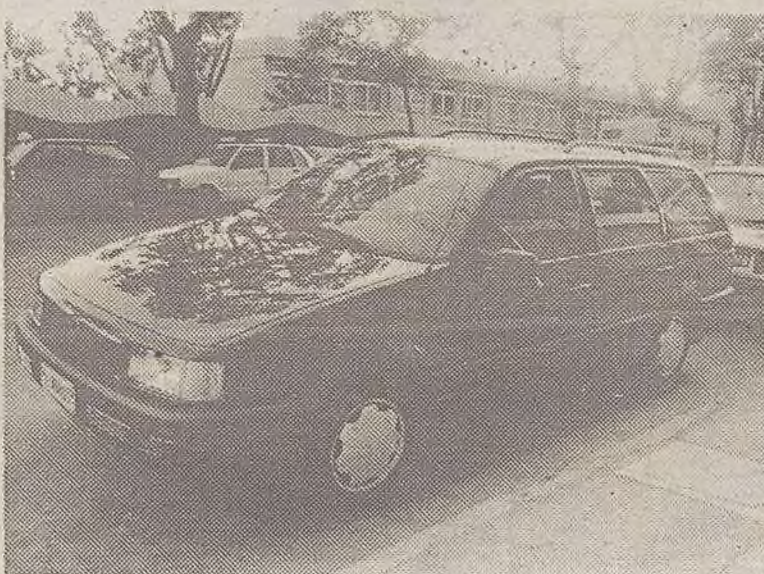
LE SUPERCAR DEI CAMPIONI — **L'inchiesta**

La Stefanel parla tedesco

Mercedes per Middleton, Bmw per Fucka, «VW» per Cantarello

Archiviata la passerella automobilistica dei giocatori della Triestina, questo mese sulla ribalta delle «quattro ruote» arrivano gli indomiti alfieri della Stefanel. Macchine alla mano, pure loro prediligono le vetture tedesche. Sarà, forse, perché per ragazzotti dai duemila millimetri in su, l'abitacolo dell'auto deve avere delle caratteristiche particolari. Chi, ad esempio, scommetterebbe sul far stare un Gregor Fucka dentro una Lancia Y10? Sicuramente nessuno. E infatti il buon Gregor per fugare ogni dubbio di abitabilità è andato sul sicuro optando per una fiammante Bmw 320i nero metalizzato. Un piccolo gioiello della tecnica tedesca che Gregor sognava fin da bambino. «Sono appassionato di motori — ammette il cestista neroarancio — e leggo ogni mese quanto i giornali e le riviste del settore propongono. Quest'anno sono pure riuscito ad andare a vedere il salone dell'automobile di Torino e sono rimasto davvero entusiasmato da quella carrellata di chicche a quattro ruote che erano esposte. Difficilmente — continua Gregor — andrò oltre quest'auto: è davvero eccezionale e per viaggiare è ideale».






La Stefanel ha un filo diretto con le vetture tedesche: dall'alto a sinistra, e in senso orario, ecco la Mercedes 200E di Bogdan Tanjevic, la Bmw 320i di Gregor Fucka, la Bmw 520i di Sly Gray e la Volkswagen Passat station wagon di Davide Cantarello.

La prima macchina della giovane stella della Stefanel era una Austin Metro: comoda in città ma con qualche problema di agibilità... Prima di lasciare il buon Gregor ecco una curiosità: i suoi compagni di squadra della formazione juniores garantiscono che oltre a guidare bene Gregor s'intende anche di musica e il 320i si trasforma in un'ottima sala d'ascolto.

Per Larry Middleton la Casa di Stoccarda non ha rivali: nemmeno le macchine americane possono — secondo lui — competere con la sua fiammante Mercedes 200E. Con tanto di telefono in auto Larry guida la sua tedesca con soddisfazione: «Rispetto alle "american car" — esordisce — questa Mercedes è di dimensini più ridotte e indubbiamente più agile e scattante. La mia prima auto? Una "Chevrolet Impala"». Restando in tema di americani, anche Sly Graynon se la passa male dietro al volante di una Bmw 520i color bordeaux...

Sempre tra le proposte tedesche, è andato a pescare pure Davide Cantarello. Per lui la scelta è caduta sulla Volkswagen Passat Station Wagon 2.0i.

«Una scelta quasi obbligata — afferma Davide — visto la mia altezza. Ho provato a entrare in varie macchine, ma ahimé, c'era sempre qualche problemino di comodità. Così ho dovuto scartare l'ipotesi Bmw (anche se queste vetture rimangono sempre il mio sogno nel cassetto) e indirizzarmi verso questa familiare».

La prima macchina di Davide Cantarello, comunque, era made in Italy: «Si trattava — ricorda — di un'Alfa Romeo 33 in cui riuscire a stare era un gioco di prestigio». Tra le proposte della Casa di Stoccarda è andato a scegliere anche il «mago» Bogdan Tanjevic. Nei suoi spostamenti utilizza una «Mercedes 200E» con tanto di telefono portatile.

Dopo questa rassegna di vetture estere ecco (finalmente!) una nobile italiana: parlimao della Lancia Thema sedici valvole di Pilutti. «Un capriccio — la definisce lui — che volevo togliermi da vari anni. Mi sono trovato davvero bene con quest'auto e la fiducia data alla Lancia (tra l'altro la prima macchina di Pilutti era proprio una Delta 1.300) è stata ripagata. Se in futuro dovesse arrivare l'erede, sicuramente indirizzarò le mie scelte verso una station wagon.

«Tra le familiari che adesso ci sono sul mercato la Bmw 520i Touring è quella dalla linea e dall'offerta tecnologica più accattivante. Il mio sogno? Beh, entrare in possesso dell'ultimo gioiello cabriolet messo sul mercato dalla prestigiosa casa di Stoccarda: una Mercedes 300SL». E scusate se è poco...

MENEGHIN GUIDA UNA THEMA «SW» MA GUARDA ALLA RENAULT ESPACE

Dino a caccia di... spazio



La Lancia Thema 16 V station wagon di Dino Meneghin. (Italfoto)

Il simpaticissimo Dino Meneghin, merita come al solito un discorso a parte. SuperDino è rimasto in Italia anche per quel che riguarda la sua scelta automobilistica. Adora le station wagon e per i suoi spostamenti ha optato per una Lancia Thema SW sedici valvole.

«Mi piacciono le auto capaci — racconta Dino — in cui si possa mettere di tutto. Perché se si inizia a dover andare in giro con cane, canarini, moglie, bambini e suocera appresso è indispensabile avere il posto per portarli. La soluzione ottimale sarebbe una Renault Espace, quella, insomma, che per me diventerà l'automobile del futuro».

Nella Lancia di Meneghin il suo cane Lola non ha sicuramente problemi di spazio. Ma l'abbondanza proprio in termini di comodità è un'esigenza irrinunciabile anche per SuperDino. «E' stato difficile — spiega — trovare un'automobile in cui stare seduto comodamente dietro al volante.

«Dopo l'esperienza avuta con la mia prima vettura, una Smica 1.200 coupé, mi guardo bene dal ripetermi nell'impresa di stare seduto in poco più di un metro di abitacolo. Ero giovane e pur non avendo un'adeguata disponibilità finanziaria volevo permettermi un'auto sportiva: ma la Simca, ahimé, era decisamente piccola».

Secondo Meneghin la soluzione ideale sarebbe quella di possedere due macchine: una Range Rover da utilizzare nel tempo libero, e una berlina grossa e capace come, a esempio, le macchine a stelle e strisce. Anche se, a onor del vero, guidare con una mastodontica quattro ruote americana per il centro delle città italiane non dev'essere particolarmente facile.

E la moto? «E' tropo pericolosa — replica Dino — anche se come idea mi è sempre piaciuta. La macchina è più sicura e al limite per l'estate al posto di una motocicletta si potrebbe andare a cercare una simpatica spider. Una vettura dal divertimento assicurato».

LA FIAT STATION WAGON 4x4

Tempra con gli artigli

Una vettura completa (con un condensato di alta tecnologia)

Quattro ruote motrici «permanenti» per aumentare la sicurezza. Motore da due litri (con 115 cavalli), e una dotazione di serie degna di una vera ammiraglia. Grande comfort

E' una vettura completa. Una delle poche che, a un prezzo tutto sommato contenuto, offrono una tecnologia d'avanguardia, notevoli spazi interni e anche una buona eleganza. Oltre a un design moderno, accattivante. Stiamo parlando della Fiat Tempra Station Wagon 4x4, in pratica della «famigliare» in versione «totale». Per la prima volta la Casa torinese ha optato per la trazione integrale permanente. La Fiat, infatti, ha in catalogo da molti anni una fortunata versione della Panda a quattro ruote motrici «inseribili», ma la scelta «fissa» è giunta solo ora. L'obiettivo dei tecnici era ambizioso: riuscire a realizzare una vettura tecnologicamente raffinata, avveniristica e nello stesso tempo economica. E ne è uscita una «sw» con tre differenziali, limitatore di scorrimento abbinato al differenziale centrale, bloccaggio elettropneumatico a comando manuale del differenziale posteriore... Ma non è finita, di serie questa super-Fiat dispone di un impianto antibloccaggio delle ruote (Abs) comandato da sei sensori. Abbiamo parlato di tecnologia. Ebbene, sono da sottolineare i nuovi ammortizzatori di tipo lamellare che garantiscono un comfort notevole grazie alla loro frenatura progressiva. Un'altra raffinatezza: il sistema «push pul» per eliminare la trasmissione di vibrazioni dal propulsore alla leva del cambio.

La scelta del propulsore non poteva non cadere sul due litri: questo 1.995 cc da 115 cavalli ha un'ottima «coppia» proprio per sfruttare al meglio la trazione integrale. In questo particolare tipo di vetture ci sono di solito consumi un po' alti, ma la Tempra a 120 orari «brucia» il 9,6 percento.

Naturalmente il propulsore a iniezione elettronica vede i suoi gas di scarico catalizzati da un impianto di scarico «verde» fornito di serie.

L'equipaggiamento «base» è completo: Abs, idroguida, climatizzatore automatico, cristalli atermici, sedile di guida con altezza e appoggio lombare regolabili, divano posteriore sdoppiabile, specchietti retrovisori esterni con comando e sbrinamento elettrici, fendinebbia, bracciolo centrale anteriore e anche posteriore, quattro poggiatesta, portapacchi, tendina copribagaglio, lavafari... Insomma, c'è tutto o quasi.

La versione di punta della gamma Tempra balza all'attenzione anche per il design raffinato e per la cura nei particolari e nello stesso assemblaggio. Le linee di questa «SW» sono filanti, moderne, ma nello stesso tempo sobrie. Insomma, la Tempra quattro per quattro vuole essere una vettura sportiva ma anche di classe. L'abitacolo è curato (anche se avremmo preferito qualche tocco d'eleganza in più) e la «selleria» è rivestita di un tessuto speciale. Abbiamo lasciato in chiusura le prestazioni: la velocità massima (solo ipotetica per le nostre strade) è superiore ai 180 orari. La trazione integrale, logicamente, fa perdere qualcosa allo sprint, ma quelle quattro ruote sempre in presa sono la migliore assicurazione sull'incolumità nostra e dei nostri cari.



Per la trazione integrale è stato scelto uno schema a tre differenziali.

LA «DUO», VETTURA IBRIDA

Un'Audi 100 con due motori

La combustione abbinata all'energia elettrica

ROMA — L'Audi Duo è una soluzione alternativa per il trasporto individuale, su carrozzeria dell'Audi 100 Avant Quattro, presentata dal gruppo Wolksvagen. Rispetto alle automobili tradizionali, l'Audi Duo dispone di due propulsori: il motore a combustione, che aziona sia l'asse anteriore sia quello posteriore, ed il motore elettrico che agisce, in caso di necessità, sul retrotreno. L'Audi Duo monta da un lato il motore a benzina da 2 litri che eroga 85 kw (115 cv) a trazione anteriore ed agisce permanentemente per mezzo di un cambio manuale a cinque marce sull'asse anteriore e posteriore.

In caso di necessità si può inserire il motore elettrico asincrono a corrente alternata raffreddato ad acqua con una potenza di 21 kw (28,6 cv). C'è la possibilità di inserire in qualsiasi momento sia il motore a combustione sia quello elettrico. Il «concept car» dell'Audi Duo, presentato per la prima volta nel '90, prevedeva tale soluzione soltanto a vettura ferma. Nella nuova Audi Duo il conducente può cambiare il tipo di propulsione anche al di sotto del 65 km/h, che è la velocità massima col motore elettrico.

L'accelerazione da 0 a 50 km/h avviene in 12 sec. Adottando una batteria al sodio-zolfo l'autonomia è di circa 80 chilometri. L'Audi Duo è stata concepita per una successiva produzione in serie.

AUTO NOTIZIE

Segue CARVAT

ALFA ROMEO 75 CARB. 2000 bianco '86 11.200.000.
ALFA ROMEO 90 IE 6V 2000 grigioverde '86 11.300.000.
ALFA ROMEO SUD SC 5p 1300 nera '82 1.600.000.
ALFA ROMEO ARNA TI 1300 grigio met. '85 3.700.000.
FIAT CROMA CHT 2000 bianco arg. '87 12.500.000 gar. 1 anno.
FIAT PANDA 4X4 SISLEY 1000 rosso met. '87 9.200.000 gar. 1 anno.
FIAT REGATA 70 S. 1300 azzurro '85 6.700.000.
FIAT RITMO 60S 1100 grigio met. '84 5.100.000.
FIAT UNO 55S 1100 verde acqua '85 5.500.000.
FIAT UNO SX 1300 grigio met. '87 8.600.000.
FIAT UNO 45 5p 1000 rosso '85 5.500.000.
FIAT UNO 60 5p S 1100 rosso '87 6.800.000.
AUTOBIANCHI Y10 LX 1000 nera '87 8.000.000 gar. 1 anno.
OPEL ASCONA GL 1600 blu chiaro met. '84 4.800.000.
VOLVO TURBO 440 1700 grigio met. '89 18.900.000 gar. 1 anno.

FIAT REGATA 70S 1985, impianto gas, azzurro, garanzia 3 mesi, L. 5.600.000.
LANCIA PRISMA 1.6 azzurro, 1986, garanzia 3 mesi, L. 6.900.000.
AUSTIN MONTEGO HLI 2.0 fam. 12/88 garanzia 12 mesi, L. 9.400.000.
VW GOLF GTI 1.8, 1986, grigio scuro met., garanzia 12 mesi, L. 9.800.000.
CITROEN BX 1.9 GTI 1986, grigio chiaro met., garanzia 3 mesi, L. 6.600.000.
LANCIA DELTA 16v integrale 1989, grigio scuro met., garanzia 12 mesi, L. 27.000.000.
RENAULT SUPER 5 TL PODIUM 1989, bianco, garanzia 12 mesi, L. 7.200.000.
RENAULT SUPER 5 GT TURBO 1986, grigio chiaro met., garanzia 3 mesi, L. 7.400.000.
RENAULT R 19 TRE 1989, azzurro met., garanzia 12 mesi, L. 9.600.000.
RENAULT SUPER 5 GTL PODIUM tetto apribile, 1989, bianco, garanzia 12 mesi, L. 7.200.000.
RENAULT R9 SPRING tetto apribile, 1987, bianco, garanzia 12 mesi, L. 6.700.000.
RENAULT ESPACE 2001 QUADRA 12/88 azzurro met., garanzia 12 mesi, L. 25.000.000.

FIAT PANDA 45S 1984, beige, garanzia 3 mesi, L. 3.200.000.
FIAT PANDA 750 CL 1989, azzurro, garanzia 12 mesi, L. 5.600.000.
AUTOBIANCHI Y10 FIRE 1988, bianco, garanzia 12 mesi, L. 8.000.000.
AUTOBIANCHI Y10 LX IE 1990, grigio scuro met., garanzia 12 mesi, L. 9.500.000.
AUTOBIANCHI Y10 4WD 1987, rosso, garanzia 3 mesi, L. 7.900.000.
AUTOBIANCHI A112 E 1985, azzurro, garanzia 3 mesi, L. 3.600.000.
FIAT UNO 45 FIRE 1989, bianco, garanzia 12 mesi, L. 6.800.000.

ALFA ROMEO 33 1.7 IE SW 1990 grigio metallizzato garanzia 6 mesi.
FIAT UNO 60 S bianco 1987 ottime condizioni gar. 6 mesi.
FIAT TIPO 1.8 16 V rosso 1990 accessoriato gar. 6 mesi.
FIAT RITMO 100 S 1.6 grigio met. 1985 vetri el. chiusura centr. gar. 6 mesi.
FIAT REGATA 70 S 1.3 bianco 1985 gancio traino gar. 6 mesi.
BMW 320 I TOURING 1989 grigio met. garanzia 6 mesi.
CITROEN VISA 950 bianco 1986 buone condizioni gar. 6 mesi.
CITROEN AX TRE 1988 azzurro met. garanzia 6 mesi.
CITROEN AX TZE 1989 grigio met. garanzia 6 mesi.
CITROEN BX 1.6 TRS azzurro met. 1982 accessoriato gar. 6 mesi.
CITROEN BX 1.6 TRS Break grigio met. 1989 ottime condizioni gar. 6 mesi.

FIAT CROMA CHT 1989 bianco garanzia 6 mesi.
CITROEN AX TZS 3 porte nero 1987 ottime condizioni gar. 6 mesi.
FIAT TIPO 1.6 DGT 1991 verde met. garanzia 6 mesi.
BMW 320 i 4 porte bianco 1985 ottime condizioni gar. 6 mesi.
BMW 320 i cabrio nero 1987 accessoriato a.c. gar. 6 mesi.
LANCIA DELTA 16 V. integrale 1990 nero met. garanzia 6 mesi.
AUDI 80 1.8 S bianco 1989 accessoriato ottime condizioni gar. 6 mesi.
ALFA ROMEO 164 turbo grigio met. 1988 accessoriato clim. gar. 6 mesi.
ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 bianco 1981 ottime condizioni gar. 3 mesi.

VOLVO 940 S.W. 16v Abs 1991, nero metallizzato, perfetta, gar. pass. 12 m., L. 29.500.000.

BMW 320i 2p. 1984, antracite revisionato km 0, L. 8.500.000.
BMW 520i Abs, 1989, metallizzato, tetto apribile elettrico, gar. pass. 12 m., L. 31.500.000.
BMW 320i 4 porte, nov. '87, canna fucile, servosterzo, Abs, cerchi lega, computer, L. 16.900.000.
VW GOLF GTI 16v. 1987, bianco, condizionatore, tetto apribile, L. 13.500.000.
VW GOLF 1.600 GL 5 porte, 1989, perfette condizioni, bianco, gar. pass. 12 m., L. 11.900.000.
LANCIA THEMA F.L. '89, metallizzato, condizionatore, gar. pass. 12 m., L. 18.900.000.
BMW 320i 2p. 1985, bianco, Abs, assetto sportivo, vetri elettrici, revisionato km 0, L. 11.200.000.
TW 10.88, metallizzata, garanzia 12 mesi, L. 20.500.000.
SAAB 9000 CD '89, nero metallizzato, perfetta, climatizzatore, interno in pelle, tetto apribile, L. 35.000.000.
RENAULT 11 TL 1987, bianco, L. 5.900.000.
R 21 TURBO ABS interno in pelle, condizionatore, uniproprietario, km. 40.000, L. 17.800.000.
THEMA 16v 08/90, metallizzata, L. 24.000.000.

PORSCHE 924 1984, tetto apribile, bianco, L. 14.900.000.
MERCEDES 200 E ottobre 1989, perfetta, tetto apribile, metallizzata, garanzia 12 mesi, L. 31.500.000.
LANCIA BETA 1.6 Inpe Hpe 1983, metallizzato, L. 2.900.000.
A.R. 75 1.8ie bianco, garanzia 12 mesi, L. 14.900.000.
LANCIA DEDRA 1.6ie 1989, servosterzo, L. 15.700.000.
SEAT IBIZA sxi 1988, garantita, nero, L. 8.300.000.
DAIHATSU ROCKY 1988, rosso, aria condizionata, L. 14.000.000.

SAAB 9000T SPORT nero full optionals 1990.
SAAB 9000T 16 5 porte nero full optionals 1989.
SAAB 9000T 16 5 porte grigio scuro met. 1987.
SAAB 9000T 16 5 porte rosso metallizzato 1985.
SAAB 900 turbo sedan argento full optionals 1986.
SAAB 900 turbo 5 porte argento aria condizionata tetto apribile 1985.
MERCEDES 190E bianco 5a marcia cerchi lega servosterzo vetri elettrici chiusura centralizzata 1988.
BMW 320i grigio met. vetri elettrici cerchi lega 1984.
BMW 320i 4 porte bianco ABS aria condizionata servosterzo vetri elettrici chiusura centralizzata 1986.
BMW 520i bianco 1989 tetto apribile.
ALFA ROMEO 75 T.S. grigio metallizzato aria condizionata 1987.
ALFA ROMEO 33 1500 SportWagon 4x4 rosso metallizzato 1986.
LANCIA THEMA 2000 IE turbo blu full optionals 1987.
LANCIA DELTA 1600 HF turbo nero metallizzato 1988.
FIAT PANDA 4x4 Sisley verde scuro met. 1988.

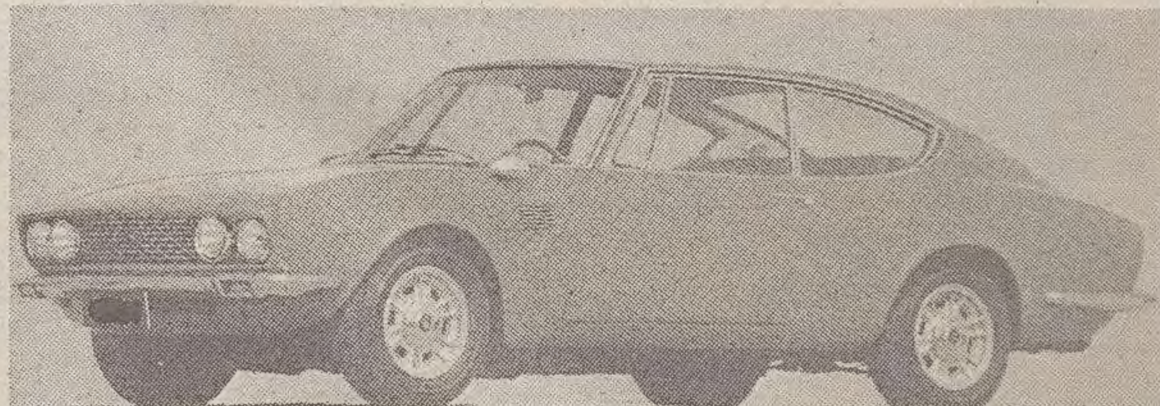
Continua a pag. X

AUTO notizie

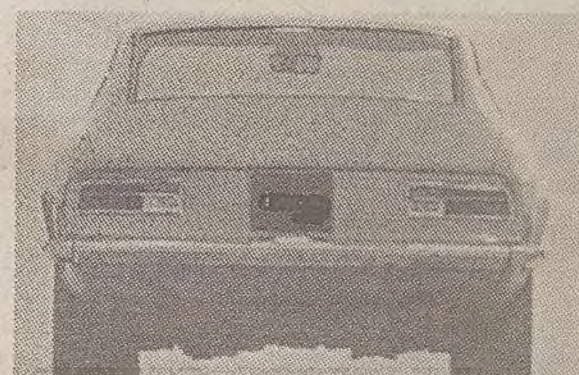
AMARCORD - FIAT DINO COUPE'

Motore da Formula 2

Costruita in 6068 esemplari - motori 2.0 e 2.4







La Fiat Dino, presentata nel 1966, rimase in produzione fino al 1972.

Spesso le macchine si identificano con un'epoca. La Fiat Dino, oltre a questo, ha anche tante storie da raccontare. I tempi del coupè nato dalla collaborazione tra la Fiat e la Ferrari sono quelli dell'Italia del boom economico, di Caterina Caselli, dei Rokes, dell'Equipe '84, degli spaghetti western. All'epoca, un dentista nordcoreano beffava l'Italia ai mondiali di calcio inglesi, Simon & Garfunkel scioglievano le loro melodie e a Roma apriva il Piper.

Nel frattempo la Ferrari si trovava spiazzata dal nuovo regolamento della Formula 2, che prevedeva motori il cui basamento derivasse da quello di una vettura prodotta in almeno 500 esemplari. Impossibile per la Casa di Maranello, e allora ecco l'idea: produrre un coupè sportivo in collaborazione con la Fiat.

Fu così che vide la luce la Fiat Dino coupè, la cui linea fu firmata da Bertone, ma in realtà il disegno nacque dalla matita di Giorgio Giugiaro, che dopo questo felice risultato decise di salutare tutti e di mettersi in proprio. Al salone di Torino del 1966 fu presentata la prima Dino, uno spider «targato» Pininfarina e l'anno dopo, a Ginevra, si vide il coupè. Montava il motore Ferrari 2000 6V da 160 cavalli, tre carburatori doppio corpo Weber e filava a 200 chilometri all'ora. Ebbe subito grande successo, soprattutto tra i manager emergenti che «tenevano» famiglia: era veloce, grintosa e sufficientemente spaziosa. Costava 3.650.000 lire, poco più di un'Alfa Romeo 2600 sprint, ma soprattutto molto meno di una Porsche 911. Fu prodotta in 3.670 esemplari, prima di esser sostituita dalla seconda serie, presentata al salone di Torino del 1969. La seconda Dino aveva il motore più potente, 2400 cc da 180 cavalli, e fu ritoccata in molti particolari: dalla mascherina anteriore alla fanaleria posteriore, dai cerchi Campagnolo agli interni più lussuosi. I sedili erano gli stessi di quelli montati sulla Lamborghini Espada. Il prezzo fu fissato in 4.100.000 lire e della Dino venne realizzata anche una terza serie nel 1972. La Dino 2400 coupè fu venduta in 2.398 esemplari, che sommati ai precedenti fanno in tutto 6.068.

Una volta smessa la produzione, le Fiat Dino rischiarono di essere ricordate solo in foto perché spesso venivano acquistate per dare un motore di ricambio alle 246 Gt o alle Stratos. Per fortuna oggi la Dino è stata rivalutata e il suo nome, tanto caro ad Enzo Ferrari perché era quello del figlio morto prematuramente, viene abbinato a una macchina gloriosa.

La collaborazione tra Fiat e Ferrari non fu soltanto sportiva. Servì al colosso di Torino per gettare le basi di un avvicinamento tre le due Case, che si realizzò pian piano nel tempo. La Dino aveva svolto il suo compito e per rivedere un motore di Maranello su una macchina di marchio diverso bisognerà attendere molti anni, fino alla Thema 8.32.

Auto notizie

DA AUTOSANDRA IN VIA FLAVIA

Estate, tempo di spider

Sei decappottabili: Lotus Elan, Honda CRX, Rover, Suzuki Switf, Mini Moke, Mini Mini cabriolet

E' la stagione degli spider, delle macchine decappottabili per godersi la bella stagione e un paesaggio a 360 gradi. Da Autosandra, in via Flavia, ci sono addirittura sei «scoperte» alla portata di tutti, da 13 a 56 milioni. Vediamo quali.

LOTUS
ELAN

E' il modello più caro, quello da 56 milioni, con aria condizionata di serie per quando la capote resta chiusa. Con due milioni in più è possibile avere anche il tetto rigido da alternare alla capote in tela.

La Elan turbo intercooler SE monta un motore 1588 cc 16 valvole da 165 cavalli, 220 chilometri all'ora e 7,2 secondi per passare da 0 a 100 km/h.

Poderoso l'impianto frenante, con dischi anteriori autoventilanti e dischi posteriori con pinza flottante. E' una macchina speciale, come nella tradizione della Casa inglese fondata da Colin Chapman.

HONDA CRX

Nell'ideale classifica dei prezzi, la Honda CRX segue al secondo posto. E' un cabriolet atipico, perchè invece di avere la classica capote in tela, diventa «aperto» togliendo il tettuccio rigido e la ventilazione è aumentata rimuovendo anche il cristallo posteriore. Tetto e cristallo vengono alloggiati in un apposito vano a cerniera posteriore. Il motore dell'Honda CRX è un 1595 quattro cilindri trasversale da 160 cavalli, 210 km/h di velocità massima. Il prezzo è rimasto invariato rispetto alla versione precedente. Costa 34 milioni, 36 la versione con cambio automatico.

ROVER
CABRIOLET

Al salone di Ginevra la Rover ha presentato il suo spider, la nuova 200 cabriolet dalla linea sportiva e dalle prestazioni elevate, che si abbinano alle doti di praticità, sicurezza ed eleganza proprie della Casa inglese. Oltre alla capote è rimovibile anche il vetro posteriore. Il roll-bar centrale garantisce la rigidità della scocca e la sicurezza dei passeggeri. Due le versioni, nelle cilindrate 1400 cc da 115 cavalli e Honda 1600 cc da 130 cavalli (entrambi bialbero), denominate rispettivamente 214 e 216 cabrio. La 214 costa 25 milioni e la 216 costa 27 milioni. La seconda ha di serie la capote elettrica, la prima come optional.

SUZUKI
SWIFT CABRIO

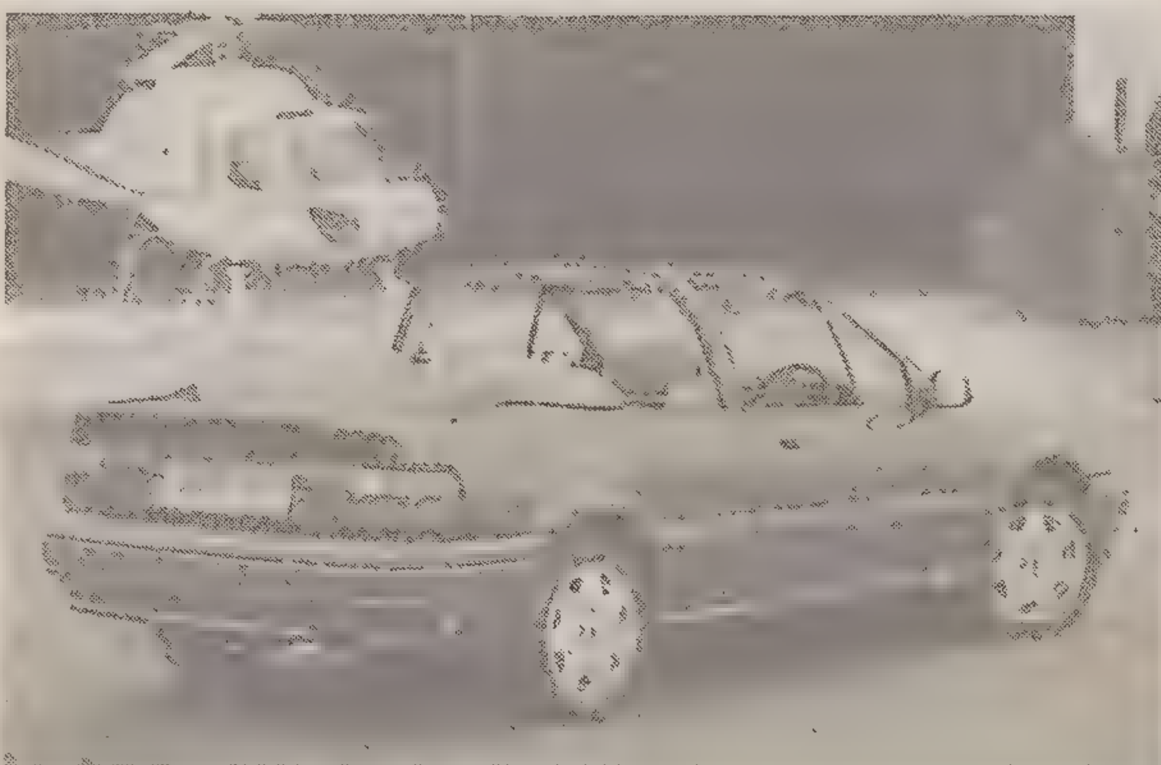
Lo spider Swift Suzuki 1.3 è un piccolo gioiello da 21 milioni 650 mila lire. Il motore a iniezione sviluppa 67 cavalli, ha servosterzo, sedili anatomici, fari antinebbia, vetri di sicurezza azzurrati e volante sportivo. Ma ciò che la contraddistingue dalle altre cabriolet è il sistema a chiusura rapida della capote che, quando è chiusa, garantisce il massimo isolamento.

MINI
MOKE

E' la più piccola del lotto, costa 13 milioni 649 mila lire, ed è l'unica vettura esclusivamente estiva. Ha un motore 1000 di cilindrata da 40 cv e va a poco meno di 120 all'ora. E' la macchina preferita nelle località di vacanza balneari. La meccanica è Austin Rover.

Completa la serie delle macchine scoperte la «Mini Mini cabriolet» che viene fornita solo a richiesta. Tra le vetture adatte all'estate vanno anche citati i fuoristrada Suzuki: la Santana, che nella versione 1000 cc costa 16 milioni e la nuova Vitara Rhinoceros, con allestimenti speciali, che costa 29 milioni (27 la versione normale)



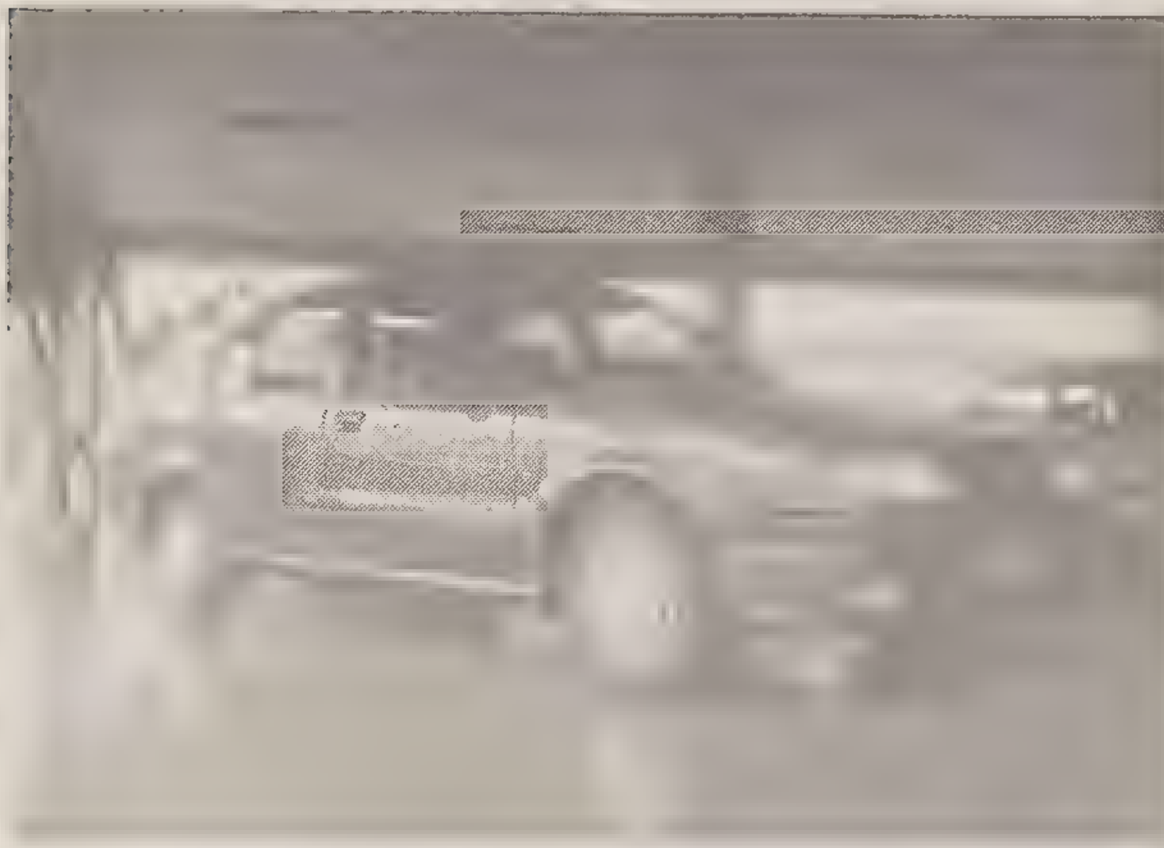


La Lotus Elan da 165 cavalli e 220 all'ora e la Rover 216 cabrio con motore Honda da 130 cavalli.

ALLA RENAULT DAGRI DI VIA FLAVIA

La 19 si rifà il trucco

Un seggiolino per bimbi da 3 a 10 anni - 4 differenti carrozzerie per 7 motorizzazioni





La nuova Renault 19 nelle versioni berlina (sopra) e 16 valvole (sotto).

Tutta nuova la Renault 19, che nelle versioni disponibili a partire dal primo giugno strizzano l'occhio ai passeggeri più piccoli, ai bambini dai 3 ai 10 anni.

La 19, informa la concessionaria Renault Dagri di via Flavia, è infatti tra le prime vetture ad avere disponibile a richiesta un sedile posteriore rialzato per i bimbi, così da consentir loro di veder fuori e di non annoiarsi e sicuro con il sistema di cinture di sicurezza. Basta quindi con i seggiolini portatili da fissare con le cinture di sicurezza, in macchina c'è già il necessario.

La nuova Renault 19 esce a soli quattro anni dalla presentazione della prima serie e raccoglie quanto di meglio questa fortunata vettura ha saputo dare finora.

Che cosa ha significato per il mercato italiano la 19? Un dato su tutti, le 150 mila Renault 19 circolanti su e giù per la penisola. In un momento di recessione del «segmento C» nel quale la 19 si inserisce, passato dal 23,1 per cento del 1990 al 18,9 del 1991, la 19 ha fatto registrare una leggera crescita, dal 10,1 del 1990 al 10,7 dell'anno dopo. Il merito va soprattutto alla Chamade (denominazione non più usata nella nuova gamma), venduta l'anno scorso in 20 mila esemplari. Ma non vanno trascurate le serie speciali, le Limited, che hanno equipaggiamenti superiori e l'aria condizionata di serie.

Le nuove 19 sono state riviste sia nell'estetica che nelle motorizzazioni, senza che questo abbia inciso significativamente sui prezzi.

Sono 4 i differenti tipi di carrozzeria per 7 motorizzazioni. Due volumi a 3 o 5, tre volumi a 4 porte, la versione spider (disponibile in autunno), tutte con la plancia ridisegnata ed un nuovo logo Renault nella parte anteriore. I motori sono il 1400 cc Energy da 80 cv, il 1800 cc 16v da 137 cv e il 1900 cc diesel da 65 cv. A questi si aggiungono i nuovi 1800 cc da 95 e 113 cv, il turbodiesel, catalizzato con scambiatore di calore, 1870 cc da 95 cv ed il 1200 cc da 60 cv che rappresenta la nuova offerta base. Come prezzi si parte da poco più di 17 milioni per la 1.2 Rn cat due volumi per arrivare ai quasi 27 mila della 1.8 16v tre volumi aria condizionata inclusa. A fine anno sarà disponibile anche un airbag a meno di un milione.

Da segnalare l'uscita a fine estate della nuova Safrane e all'inizio del 1993 della nuova «piccola» il cui progetto è denominato X56. Sarà una 1200 cc con il motore della nuova generazione, oggi montato sulle Clio, dalle dimensioni cittadine, ecologica e con i confort da vettura di lusso.

I PREZZI DELLE NUOVE 19

Lire, chiavi in mano

	Renault 19	Renault 19 berlina
1.2 i.e. RN cat.	17.400.000	18.000.000
1.2 i.e. RT cat	18.180.000	18.780.000
1.4 i.e. RN cat	18.180.000	18.780.000
1.4 i.e. RT cat	18.840.000	19.440.000
Versione «Aria»	19.990.000	20.590.000
1.8 i.e. RT 95 cv cat	19.500.000	20.100.000
Versione «Aria»	20.650.000	21.250.000
1.8 i.e RT 113 cv cat	19.900.000	20.500.000
Versione «Aria»	21.050.000	21.650.000
1.8 i.e. RT 113 cv 30 cat	19.500.000	
Versione «Aria»	20.650.000	
1.8 i.e. 16v cat	24.890.000	24.890.000
Versione «Aria»	26.040.000	26.040.000
1.9 D RN	18.840.000	19.440.000
1.9 D RT	19.500.000	20.100.000
1.9 Turbodiesel	22.000.000	22.600.000

Le versioni «Aria» sono dotate di aria condizionata di serie.

LA MERCEDES ALLA CONCESSIONARIA NASCIMBEN

Sogni (quasi) proibiti

Il coupè 600 Sec da 226 milioni e la 300 Ce-24 Cabrio da 108 milioni, disponibile a giugno

Ha un suo fascino la stella a tre punte montata sul cofano di tutte le Mercedes-Benz. Non significa soltanto prestigio, classe, ma soprattutto tecnologia.

E' per questo motivo che una Mercedes 190 o una Sec 600, pur separate da un abisso di milioni, hanno lo stesso diritto di fregiarsi di quel simbolo. Perchè sotto il cofano, dentro, c'è tutta la tecnologia della Casa di Stoccarda.

Non è un caso che la strumentazione della serie S, delle 190 e delle 200 sia la stessa. E a chi criticava la scelta, la Mercedes ha fatto educatamente sapere che quella strumentazione è il frutto di studi accurati e quando un risultato è giudicato positivo viene trasferito su tutta la produzione.

Il top della gamma Mercedes-Benz, disponibile a Trieste alla concessionaria Nascimben di valle delle Noghere, è oggi rappresentato dal coupè 600 Sec, presentato in gennaio al North American Auto Show di Detroit.

La 600 Sec è probabilmente destinata a rimanere un sogno per quasi tutti, con il suo prezzo di 225 milioni 906 mila lire «chiavi in mano». Quasi inutile, quindi, fornire dati tecnici particolareggiati. Basterà sapere che monta un motore 12 cilindri 6 litri da 408 cavalli.

La 600 Sec, destinata inizialmente al solo mercato americano, è sbarcata in Europa in marzo e ha fatto bella mostra di sé al salone di Ginevra.

Al salone di Torino, poi, lo stand Mercedes-Benz si è arricchito con un nuovo modello di prestigio, la 300 Ce-24 Cabrio.

Derivata dalla 300 Ce coupé, la 300 Ce-24 Cabrio ha però quasi mille parti diverse dalla «cugina», tutte di nuova progettazione.

Il problema più grosso, quando da un coupè si fa derivare una cabriolet, è la perdita di rigidità della struttura. A Stoccarda hanno risolto il problema introducendo alcuni rinforzi che rendono la cabrio resistente alle torsioni e alle vibrazioni. A ciò si aggiunge un sistema di roll-bar automatico simile a quello che monta la SL e che ha la particolarità di ribaltarsi quando la macchina perde un angolo di aderenza di quindici gradi.

La capote in tessuto della 300 Ce-24 Cabrio ha un sistema di scomparsa rapido e viene introdotta in un alloggiamento posto dietro ai sedili posteriori. A richiesta è disponibile un sistema elettrico di apertura e chiusura.

Costa 108 milioni e sarà disponibile da giugno.

La Mercedes ha immatricolato, nei primi tre mesi dell'anno, 10.772 auto e questo risultato fa prevedere il superamento del tetto di 43.200 auto vendute nel 1991 e confermerebbe l'Italia al secondo posto nel mondo come mercato d'esportazione della Casa tedesca dopo gli Stati Uniti.

Ciò è dovuto al costante favore che incontrano tra il pubblico tutti i modelli. La 190, presentata dieci anni fa, ha sempre un buon impatto ed in crescendo è la domanda per le serie 200 e 300, nelle versioni berlina, coupè e station wagon.

Della serie «S», fino a febbraio, ne sono arrivate in Italia 405 su un totale di 66 mila unità prodotte. Sono macchine che costano dai 150 ai 200 milioni, con la punta massima del coupè 600 Sec che di milioni ne costa quasi 226. Sono le regine incontrastate del mercato delle ammiraglie di lusso, che coprono quasi il 50 per cento.





In alto la Mercedes 190E con assetto sportivo, sotto la versione 500 SL.

AUTO NOTIZIE

DA TULLIO SERRI IN VIA GINNASTICA 56 E VIA BRUNNER 14

Una Opel per l'estate

La promozione vale per Corsa, Vectra e Omega e durerà fino al prossimo 31 agosto





La Opel Vectra (a destra) e l'Omega. Sono forniti di serie autoradio-mangianastri, casse e antenna.

Durerà fino al 31 agosto l'iniziativa promozionale della Opel, iniziata in questi giorni e comunicataci dalla concessionaria Tullio Serri di via Ginnastica 56 e via Brunner 14.

Riguarda le Corsa, le Vectra e le Omega. Vediamo come.

Sulle Opel Corsa viene fatto uno sconto di un milione oppure viene concesso un finanziamento di 8 milioni senza interessi, da ritornare in 24 mesi. Per le Vectra e le Omega la promozione è la stessa, cioé un finanziamento senza interessi pari al 65 per cento del valore della macchina, da ritornare sempre in 24 mesi, oppure un leasing a costo zero.

Per rendersi conto della portata della promozione sarà bene parlare di prezzi e caratteristiche di questre tre vetture.

CORSA

La Corsa costa, chiavi in mano, da 11.895.000 lire a 13.996.000 per il modello più raffinato. E' da queste cifre che va tolto il milione di sconto.

La Corsa è proposta nella serie Swing 2 volumi con motorizzazione 1000 cc e 1200 cc e in quella a 3 volumi, sempre con gli stessi motori. C'è poi una versione speciale, la Corsa Pepsi 1200 cc a 3 o 5 porte, che si differenzia per avere di serie radio-mangianastri estraibile Philips con relativa casse e antenna, cerchi diversi per pneumatici maggiorati e rifiniture di lusso.

VECTRA

La Opel Vectra viene proposta nella serie GL normale, con motore 1400 cc a tre volumi 4 porte oppure a due volumi 3 o 5 porte. c'è poi la serie GL 1600 cc, sempre tre volumi 4 porte o due volumi a 3 o 5 porte. Il modello di punta è la GLS 1800 cc catalizzata, tre volumi 4 porte. La Vectra costa a partire da 19.117.000 lire a 23.492.000 lire per la GLS 1800 cc catalizzata.

OMEGA

L'Omega è una berlina a tre volumi, nella versione Diamond 1800 cc e in quella 2000 Diamond CD catalizzata, entrambe a 4 porte. Costa da 25.946.000 lire a 32.671.000 lire (la 2000 cc CD). Interessante anche il modello station wagon dell'Omega, 2000 cc iniezione o 2300 cc turbodiesel intercooler, con possibilità di montare l'ABS, l'aria condizionata, il differenziale autobloccante e il cambio automatico.

Da notare che su tutte le Vectra e le Omega viene fornita di serie l'autoradio-mangianastri estraibile della Philips, con le casse e l'antenna. La Vectra ha l'antenna ad uscita e rientro elettrico.

ASTRA

Alla gamma Opel, ma esclusa dalla promozione, si aggiunge l'Astra, la macchina che ha avuto uno dei maggiori successi in questi ultimi mesi.

L'Astra è disponibile solo nelle versioni a cinque porte o station wagon, con motori 1400 cc e 1600 cc. Costa da 16.971.000 a 20.862.000 lire per la versione 1600 GLS catalizzata. Il grande favore che ha incontrato verso il pubblico ha però determinato un allungamento del tempi di consegna. Per una macchina del genere, però, forse vale la pena aspettare.

A.R. 75 carburatore 1.6, anno '87, colore rosso.
A.R. 75 carburatore 1.8, anno '88, colore bianco.
AUDI 100 E 2.0 anno 1988, colore argento met.
A.R. 33 1.7 ie Sport Wagon, colore verde sc. met.
AUTOBIANCHI Y10 4x4 motore Fire colore bianco.
FIAT REGATA 100 S 1.6 anno 1985 colore bianco.
FIAT PANDA 4x4 motore Fire anno 1989, colore argento met.
LANCIA THEMA 2.0 IE anno 1987, colore platino met., completa di A.C. e alcant
ROVER 216 Vitesse anno 1988, colore blu met.
VOLVO 740 TURBO 16v SW anno 1990, colore argento met., full optional fatturabile.
VOLVO 440 TURBO antracite metallizzato, anno 1990, completa di Abs.
FIAT TIPO Digit 1.6, colore bianco.
VOLVO 340 GL 5 porte, colore azzurro 1982.
LANCIA THEMA 2.0 IE antracite met., full optional 1988.
VOLVO 740 T.D. GLE antracite met., 1987 aria cond
VOLVO 740 TURBO climatizzatore, argento met., 1987.

VOLVO 480 TURBO rosso 1988 accessoriata ottime condizioni gar. 6 mesi.
OPEL KADETT GT 1.4 1990 bianco garanzia 6 mesi.
VW GOLF 1.8 16 V Plus: verde giada 1987 full optional gar. 6 mesi.
SEAT IBIZA 1.5 SXI rosso 1989 accessoriata gar. 6 mesi.
RENAULT 5 GTR 1.2 grigio met. 1989 ottime condizioni gar. 6 mesi.
RENAULT 11 TCE 1.2 grigio met. 1985 ottime condizioni gar. 6 mesi.
RENAULT 21 RS 1.7 grigio met. 1988 ottime condizioni gar. 6 mesi.
PEUGEOT 405 GR 1.9 grigio met. 1988 ottime condizioni gar. 6 mesi.
PEUGEOT 405 GR 1.6 blu met. 1989 ottime condizioni gar. 6 mesi.
OPEL OMEGA 2.0 CD grigio met. 1988 accessoriata gar. 6 mesi.
OPEL VECTRA 2.0 CD 1989 nero met. garanzia 6 mesi.
OPEL KADETT 2.0 GSI cabrio bianco 1987 accessoriata gar. 6 mesi.
MASERATI BITURBO lavorio 19897 full optional ottime condizioni gar. 6 mesi.
OPEL KADETT 3 VOLUMI 1990 rosso bordeaux garanzia 6 mesi.
LANCIA THEMA 16 V ie azzurro 1990 full optional gar. 6 mesi.
LANCIA THEMA TURBO 16 V bronzo met. 1989 full optional gar. 6 mesi.
LANCIA PRISMA 1.6 bianco 1987 ottime condizioni
RENAULT SUPERCINQUE GT TURBO 1988 bianco garanzia 6 mesi.

PEUGEOT 205 Best Company t.a. 1989 bianco uniproprietario 6 m. L. 9.100.000.
OPEL ASCONA 1.3 GL 1984 bianco garanzia 3 m. L. 3.500.000.
DAIHATSU ROCKY F80 chiuso 1991 bicolore argento chiaro/scuro km 10.000 garanzia originale L. 17.000.000.
FIAT TIPO DGT 1.6 1988 verde metallizzato uniproprietario aria condizionata garanzia 6 m. L. 9.900.000.
SAAB 900 TURBO GLE 1983 blu metallizzato tetto apribile L. 7.800.000.
RENAULT 19 CHAMADE TSE 1990 verde met. km 25.000 garanzia 6 m. L. 11.500.000.
VW POLO CL 1988 blu met. garanzia 6 m. L. 5.800.000.
PEUGEOT 405 GR s.w. 1989 bianco 6 m. accessoriata.
LANCIA THEMA IE '88 verde met., bracciolo, vetri elett., condizionatore, km. 60.000.
LANCIA DEDRA 2000i, bianca, 1990, km. 20.000, 6 mesi garanzia.
FIAT PANDA DANCE 1989 rosso garanzia 6 m. L. 6.200.000.
PEUGEOT 405 SR 12/'88 canna fucile met. garanzia 6 m. L. 13.800.000.
AUTOBIANCHI Y10 FIRE '89, bianca, perfetta, 6 mesi garanzia 8.200.000.
VOLKSWAGEN GOLF GTI 1800, '84, bianca, tetto apribile, gomme nuove, 7.500.000.
FIAT 126 BIS 1988 rosso L. 3.500.000.

MERCEDES BENZ 300 CE 1990 nero met. tetto apr. cerchi in lega antifurto gar. 1 anno.
MERCEDES BENZ 200 E 1987 grigio perla met. tetto apr. Abs autoradio gar. 1 anno.
MERCEDES BENZ 200 E 1987 bianco Abs
MERCEDES BENZ 190 E 1987 azzurro met. tetto apr. gar. 1 anno.
MERCEDES BENZ 190 E 1986 grigio met. assetto sportivo gar. 1 anno.
BMW 320 I 1989 nero met. Abs climatizzatore gar. 1 anno.
ALFA ROMEO 164 T.S. 1987 azzurro met. climatizzatore gar. 1 anno.
VOLVO 740 GLE 1988 condizionatore tetto apr. gar. 1 anno.

SEAT IBIZA GLX 1.4 1989 blu metallizzato.
FIAT UNO TURBO 1987 nero.
AUTOBIANCHI Y10 1985 azzurro metallizzato.
FIAT PANDA 4x4 1986 bianco.
VOLVO 345 1983 bianco.
FIAT UNO 60S 1986 grigio metallizzato.
SEAT MARBELLA 1987 azzurro metallizzato.
LANCIA DELTA 1.3 LX 1984 grigio metallizzato.
VW GOLF 1.6 GL 3P 1987 argento.
SEAT IBIZA GLX 1.2 1986 rosso.
FIAT TIPO DGT 1.4 1988 azzurro metallizzato.
CITROEN BX 1988 beige.
LANCIA PRISMA 1.6 1988 grigio metallizzato.
FIAT TIPO DGT FIRE 1990 bianco.
FIAT 126 BIS 1988 bianco.
FIAT REGATA 70S 1986 bianco.
FIAT REGATA 100S 1985 argento.
ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO ORO 1984 beige.
ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO VERDE 1985 beige met.
PEUGEOT 205 OPEN 1988 bianco.

OCCASIONE R 21 2L TURBO DE LUXE 1988 grigio met. a.c. interno pelle.
R 19 TRE 1989 grigio met.
VERO AFFARE R 21 TSE 2V 1991 grigio met. cerchi in lega.
FIAT TIPO 1.6 DIGIT 1988 verde met. a.c.
SUZUKI VITARA JLX CABRIOLET 1989 rosso.
R. EXPRESS FURGONE diesel 1989 azzurro.
FIAT CROMA IE 1986 grigio Abs a.c.
R 21 NEVADA 4X4 GTX 1990 bianco.
AUTOBIANCHI Y 10 FIRE 1989 verde.
LANCIA DELTA HF TURBO 4WD 1987 bianco t.a.
VOLVO 740 TURBO 1984 grigio a.c. t.a.
SUPERCINQUE CAMPUS 1990 rosso t.a.
VW GOLF GTI 1985 verde met. t.a. computer bordo.
RANGE ROVER 1981 bianco a.c.
PEUGEOT 205 XS 1987 grigio met. t.a.
HYUNDAI SONATA GLS 1989 grigio.
OCCASIONE CITROEN AX GT 1990 grigio.
R 21 NEVADA GTS 1988 verde met.

AUTO NOTIZIE

scientifico, non si può e *Speranze e delusioni* *vedere il nostro lavoro* *perché così l'informa-* *costosi e più diffusi se so-* *primato della ricerca cli-*

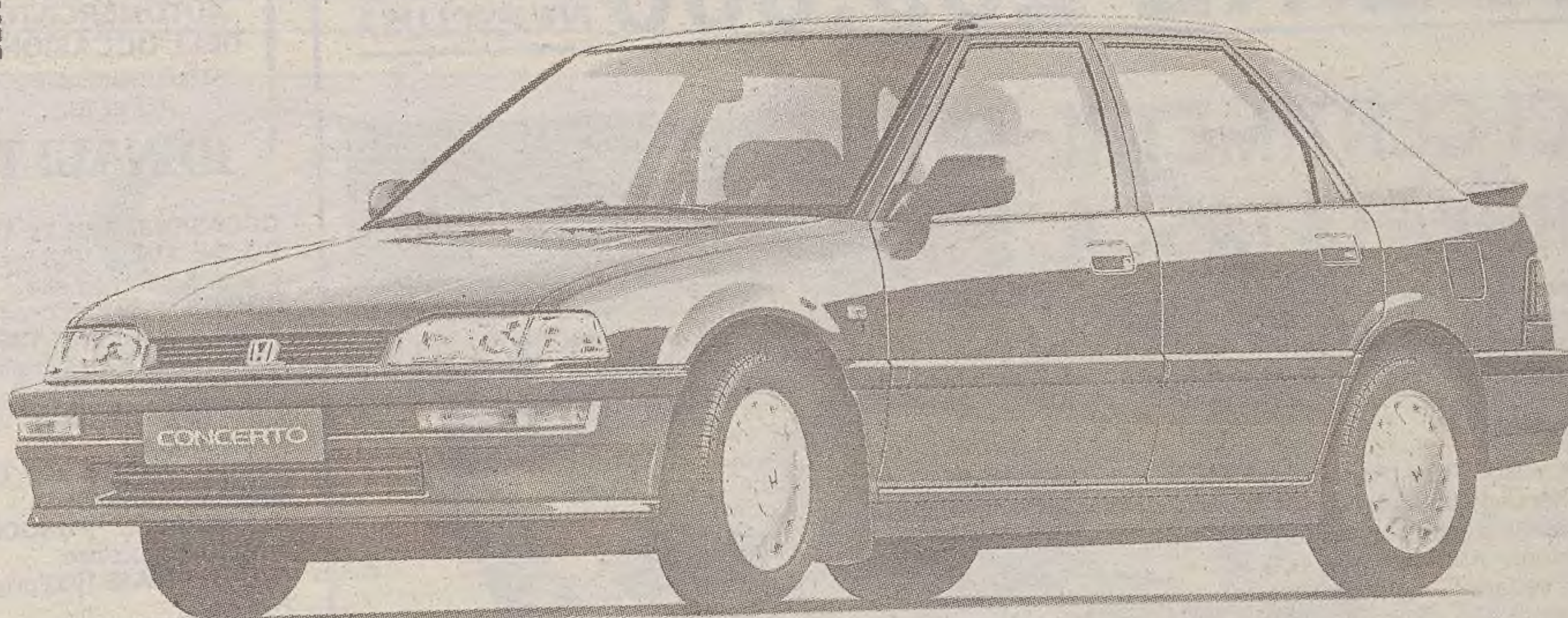
Autonotizie

CONCERTO IN ALTA FEDELTA'.

HONDA CONCERTO

Motori 1.4 e 1.6 litri a 16 valvole. Da 88 a 130 CV. Iniezione PGM FI, derivata dalla Formula 1. Servosterzo di serie. In maggio versione speciale con autoradio HI-FI Pioneer KEH-M6300.

Castrol



IN MAGGIO HONDA CONCERTO HA DI SERIE UN HI-FI PIONEER A FRONTALE ASPORTABILE*.



HONDA

HONDA AUTOMOBILI ITALIA

*Versione speciale disponibile fino ad esaurimento.

autosandra due s.r.l.

TRIESTE VIA FLAVIA 27 TEL. 829777